

COMISIÓN DE FOMENTO, VIVIENDA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

(Comienza la sesión a las nueve horas y catorce minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bien, buenos días, bienvenidos a la Comisión de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente reunida en sesión de hoy, 4 de junio de 2026.

Ruego al señor secretario que dé lectura del punto único del orden del día.

Único.- En su caso, debate y votación del informe de la Ponencia y de las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. BLANCO TORCAL: Debate y votación del informe de la ponencia y de las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor secretario.

El debate, conforme al criterio establecido por la Mesa, se desarrollará con un único turno de fijación de posiciones de 10 minutos cada grupo parlamentario.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario VOX, para lo que tiene la palabra el Sr. Blanco Torcal.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias presidente. Un segundín.

Bien. Gracias, presidente, señorías. Paso a indicar el sentido de voto de las diferentes enmiendas presentadas a la ley de transporte marítimo de Cantabria, en función del orden del articular, haré referencia al número de enmiendas de cada grupo, en lugar de la numeración general.

Bien, comenzando por el artículo 1, respecto a la enmienda número 3 del Partido Socialista, estando a favor de que la ley sea un elemento de cohesión territorial, por ejemplo, en el arco de la bahía de Santander, no podemos aceptar la introducción de su concepto de movilidad sostenible, no por el término en sí mismo, sino por la posterior derivada de prohibiciones que ustedes siempre aplican vinculada a este.

Asimismo, votaremos en contra de su enmienda número 4 por la introducción de otro concepto de transición energética que, nuevamente, impulsado por ustedes, termina siempre en posteriores prohibiciones.

Votaremos a favor de la enmienda que hemos transaccionado referente al artículo 3 y, por tanto, en contra de la enmienda 5 y 6, socialista, que le afecta.

Del artículo 4. Votaremos a favor de la enmienda número 2 regionalista que, en línea de nuestra enmienda número 4, incorpora la accesibilidad en las zonas de atraque de las embarcaciones.

Votaremos en contra de la enmienda 7 y 8 socialista de la primera, porque plantea la posibilidad de limitar la actividad como elemento de protección del ecosistema marino. Nosotros somos más partidarios de modular o dimensionar no de limitar, y de la segunda, la número 8, por la misma cuestión, plantear limitaciones temporales en áreas de elevada presión turística que podría conllevar, por ejemplo, al cierre del acceso al Puntal en verano, con lo que no estamos de acuerdo.

Y, sin embargo, votaremos a favor de su enmienda número 9, porque en esta ocasión sí se habla de modulación y no de limitación.

Nos abstendremos en la transaccional que afecta al artículo 5, porque la incorporación de la frase “siempre que no pertenezcan a alguna administración ni a entidades sin ánimo de lucro”, lo que viene a ratificar lo que llevamos denunciando durante meses el error existente en el ámbito de aplicación de la ley. Por tanto, esta cuestión debería introducirse en todo caso junto a otras situaciones en dicho artículo 3.

Respecto al artículo sexto, votaremos a favor de la enmienda 4 regionalista, por entender que simplifica la redacción, además de abrir la posibilidad a que el registro incorpore datos del servicio ofrecido, para facilitar, evidentemente, las posteriores labores de control.

Del artículo 7 votaremos en contra de la enmienda número 2 del Partido Popular por su error de nomenclatura modifica el apartado a) del artículo 7, cuando debería modificar el apartado a) del punto 2 del artículo 7, por tanto, haría decaer en sí mismo el propio artículo.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 181

4 de junio de 2026

Página 3187

Y votaremos a favor de la enmienda número 10 de los socialistas, que tratan de limitar parcialmente la declaración responsable en aquellas actividades que impliquen riesgos relevantes en materia de seguridad marítima, protección ambiental o transporte de pasajeros a través de mecanismos previos de verificación o comprobación.

Del artículo 8, nos abstendremos en la enmienda número 11 de los socialistas, porque, estando de acuerdo en que las empresas operadoras de transporte desarrollen su actividad minimizando el impacto acústico, visual y ambiental, en el punto 2 nos hablan de que estas tendrán que garantizar el mantenimiento ambiental de las embarcaciones, lo que resulta algo indeterminado. No sé si se refiere a que habrá que dejar las plantillas, que crecen en la cubierta de manera espontánea, o que habrá que usar productos ecológicos, por ejemplo, para eliminar el óxido cuando actualmente para hacerlo usamos ácidos bastante potentes. Por tanto, nos abstendremos.

Votaremos a favor de la enmienda que hemos transaccionado y que afecta al artículo 9.

Y votaremos también a favor de la enmienda número 6, de los regionalistas referente al artículo 10, por introducir mayor seguridad jurídica.

Del artículo 11, votaremos a favor de las enmiendas 12 y 13 socialista, que incide tanto en el control de aforos de los barcos de pasaje como en garantizar mecanismos de coordinación interadministrativa.

Y votaremos en contra de su enmienda 14 porque, en aras de garantizar la seguridad de la navegación pretenden establecer un sistema de aviso a la navegación paralelo al existente a través del código internacional de radio. Como ustedes sabrán, este ya establece tres códigos diferenciados: MAYDAY, PAN PAN y SECURITÉ que pueden y deben ser utilizados por cualquier embarcación a través del canal 16 de radio, para alertar de las posibles incidencias o riesgos a la navegación.

Y votaremos también en contra de su enmienda número 15 porque pretenden establecer unos umbrales meteorológicos máximos para desarrollar el transporte marítimo, lo que entendemos que es altamente difícil tanto por los habituales y virazones del viento que sufrimos, por ejemplo, en la bahía de Santander, que son bastante impredecibles, además de temporales, como por las dificultades meteorológicas en la navegación que surgen en muchas ocasiones por la simultaneidad de ellas, velocidad del viento, dirección, rachas máximas de viento, tipos de marea, etcétera, etcétera. Entendemos que los propios responsables de prestar el servicio de transporte deben garantizar la seguridad y, evidentemente, suspenderán el servicio cuando las condiciones no sean favorables, como vienen haciendo durante las últimas décadas y no ha habido nunca ningún problema.

Del artículo 12 votaremos a favor de la enmienda regionalista número 7, que introduce una redacción más garantista en los deberes referidos a los documentos de control.

Votaremos a favor de la enmienda número 16 del Partido Socialista, referente a la implantación del billete digital y nos abstendremos en su enmienda 17, que va en línea con la enmienda de los regionalistas, pero que es menos completa.

Del artículo 13 votaremos en contra de la enmienda 18 socialista, en la que introducen que el personal inspector deberá contar con formación específica en normativa marítima, seguridad y medio ambiente. Entendemos que el personal inspector deberá ser conocedor de la norma, pero la introducción del concepto genérico de formación específica no deja claro si ustedes se refieren a algún tipo de formación o módulo existente o que plantean que se cree una nueva formación y por tanto que tendrán que habilitarse para ella, lo que consideramos que es innecesario, y por ello votaremos en contra.

Del artículo 16 votaremos a favor de la enmienda que hemos transaccionado con los regionalistas en la que contemplamos que una puntual reordenación del tráfico marítimo por parte de capitanía pueda afectar al transporte de pasajes, y votaremos también a favor de la número 8 regionalista para que se incorpore al servicio de transporte marítimo dentro para que se incorpore el servicio de transporte marítimo dentro de la tarjeta de transporte de Cantabria.

Votaremos en contra de la número 19, socialista, porque si todos ustedes comparten que una lancha recreativa de 5 metros que lleva 2 matrimonios a la playa para bañarse y comer con una pequeña compensación económica, su actividad, según ustedes, debe considerarse transporte marítimo de pasaje con esta enmienda estarían imponiendo, que esta pequeña lancha tendría que tener protocolos básicos de asistencia y accesibilidad para personas de movilidad reducida, lo que es un absoluto sinsentido. En la mayoría de estas embarcaciones, las personas con movilidad reducida simplemente no pueden acceder.

Y nos abstendremos en su enmienda 20 porque no es práctico dar esa formación previa de seguridad a la que ustedes se refieren cuando los trayectos son en aguas interiores de menos de 10 minutos y donde los tiempos y los riesgos ante un incidente evidentemente no son los mismos que si este ocurre en alta mar.

Del artículo 20. Votaremos a favor del ajuste del tipo de infracción que realizan, los regionalistas en su enmienda 9, pasando de leve a grave la demora de las reclamaciones formuladas por los usuarios en aras de su protección y votaremos en contra de la 21 y 22 socialista.

De la disposición adicional primera, votaremos a favor de la transaccional que afecta a la número 11 regionalista y que mejora los conceptos jurídicos referidos a la resolución de controversias de las nuevas disposiciones adicionales planteadas por los socialistas, creo que son 17, 18. Nos abstendremos en la enmienda número 23, dado que no, no nos parece correcto que la introducción de actividades turísticas sin mayor especificación pueda limitar a las actuales empresas que están girando a una actividad compatible con el propio mercado.

Nos abstendremos en su enmienda 24, donde solicitan impulsar la incorporación de embarcaciones propulsados por nuevas tecnologías, porque, a pesar de que no es de aplicación actualmente de manera real, sí que podría desarrollar un nuevo hub de desarrollo positivo en Cantabria.

Nos abstendremos en su enmienda 25, 26 27, porque ya han sido introducidas en otras enmiendas y votaremos, por supuesto en contra de la 28 a la 32 porque crean cinco comisiones absolutamente innecesarias, en ese tic socialista de crear estructuras y estructuras.

Sin embargo, he de decir que votaremos a favor de su enmienda número 33, referente a la regulación de las motos de agua y cuyo uso habría incluso que limitar temporalmente en lugares por ejemplo de fondeo de embarcaciones o de baño, en épocas de alta concurrencia. La bahía de Santander, es muy grande y no tiene sentido que estén pasando motor de agua a altas velocidades a escasos metros de las embarcaciones, incumpliendo la velocidad máxima existente y sin respetar la separación mínima de seguridad con los bañistas. Y tampoco tiene sentido que la ría Cubas, por ejemplo, se convierta en un circuito de carreras el que quiera correr y hacer carreras con los mozos de agua que salga a la mar, que evidentemente es muy grande y no molesta nadie.

Y por supuesto votaremos en contra de la enmienda 34, que pretende limitar los fondos en áreas, por ejemplo, del Puntal.

Y, por último, votaremos en contra de su enmienda 35, al introducir, como es habitual sus mantras climáticos.

Respecto a la disposición transitoria única, votaremos la corrección terminológica, que introducen los populares en su enmienda número 4 y votaremos a favor de las correcciones en las disposiciones finales de la ley.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Sr. Zuloaga del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Buenos días, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

Desde el Partido Socialista de Cantabria como ven, hemos presentado una amplia batería de enmiendas al desarrollo normativo y de artículos de esta ley. Una ley que desde el primer momento hemos entendido y defendido como necesaria, pero que entendemos que debe tener y de manifestar una visión mucho más amplia para atender a los problemas que a día de hoy padece Cantabria y, sobre todo, a los riesgos medioambientales que el aumento de ciertos servicios, como venimos viendo en los últimos años, va a generar o está generando ya en aspectos y en ámbitos de especial sensibilidad ambiental de Cantabria.

Por eso las enmiendas que hemos planteado pretenden generar una ambición mucho mayor de la ley de transporte marítimo de Cantabria y precisamente adecuarla a la realidad social y ambiental de nuestra comunidad autónoma.

Por eso planteamos a los grupos la creación de diferentes comisiones. Como saben los dos diputados que pertenecemos a esta Comisión hemos tenido la responsabilidad de gestión en el Gobierno de Cantabria y por eso defendemos que los documentos legislativos que se aprueben en esta Cámara tengan una virtualidad, y es que no se conviertan en elementos legislativos estancos, sino que tengan un dinamismo y un plazo de ejecución concreto.

De ahí nuestra, nuestro planteamiento por la creación de diferentes comisiones. Creo y además sinceramente todos los que estamos aquí lo hemos escuchado en las diferentes comisiones a cargo de expertos y expertas de diferentes ámbitos que esta ley debe tener una especial sensibilidad con la capacidad de carga de los espacios naturales de Cantabria, que son los lugares mayoritariamente de destino de los transportes marítimos que se realizan en nuestra comunidad autónoma. Por eso entendemos fundamental que una comisión participada por entidades públicas, en la que participen expertos, tenga la responsabilidad y la capacidad de determinar cuáles son los espacios a delimitar, cuáles son la capacidad de carga a medir y cuáles son las medidas a desarrollar. Es fundamental que entendamos esto porque si no, esta ley lo único que hará

es agravar las circunstancias que ya padecemos en Cantabria. Eso sí, con la capacidad legal de hacerlo, lo cual generaría un problema mucho mayor que el que a día de hoy está padeciendo ya el estuario del Miera o las dunas de El Puntal año tras año. Por eso insistimos en la comisión, que pretende esa regulación ambiental, y, por supuesto, en otras que hemos venido escuchando constantemente en esta comisión, que tienen que ver con la accesibilidad. Creo que es sensato que todos los miembros de esta comisión entendamos que Cantabria tiene un déficit evidente en cuanto a accesibilidad en las infraestructuras portuarias. Por eso sería absurdo no atender una necesidad real, que es que haya una comisión en la que participen las instituciones públicas de Cantabria, Gobierno, Costas, Gobierno de España y ayuntamientos para poner el foco en aquellos déficits y que haya una estrategia común, participada e interlocutada, entre las diferentes administraciones con competencia, para garantizar la mejora en la accesibilidad al transporte marítimo de Cantabria. Si queremos hablar de una Cantabria Infinita creemos que es fundamental también hacerlo desde el punto de vista desde la accesibilidad universal.

Somos conscientes, y así se ha manifestado en estas comisiones, que el avance en cuanto a la accesibilidad de las embarcaciones es evidente, no así el avance en la capacidad de accesibilidad de las infraestructuras portuarias que dan acceso a estas embarcaciones. Por lo tanto, quiero que se entienda bien el interés del Partido Socialista en la creación de estas comisiones, además de la que pretende la creación y el seguimiento de la digitalización de los servicios para garantizar la mejora de la atención a los ciudadanos y, sobre todo, para entender que esta ley no tiene que generar problemas a Cantabria, tiene que ser una herramienta clave para resolver los problemas que ya tiene Cantabria. Por eso apelamos a la ambición de sus señorías a la hora de votar estas enmiendas y garantizar que puedan ser una garantía para mejorar los servicios que se prestan en Cantabria.

Les hablamos de ambición, pero les apelamos también a su responsabilidad a la hora de asumir estos planteamientos que no hacen más que mejorar el texto legislativo y convertirlo en una herramienta viva, de mejora constante y de resolver problemas que a día de hoy tenemos en Cantabria. Estas comisiones, precisamente lo que pretenden es resolver las carencias que a día de hoy tiene nuestra comunidad autónoma de Cantabria.

En otro orden de cosas, como ven, se les plantea la formación de los pasajeros a bordo, la creación de un registro de accidentes o de incidentes para garantizar la mejora constante del servicio. En definitiva, enmiendas que buscan mejorar aspectos no contemplados inicialmente en la ley y que, por supuesto, deberían de contar con el apoyo mayoritario de los grupos de esta Cámara. Bien es cierto que también hay muchas enmiendas planteadas por el Partido Socialista que lo que pretenden es clarificar el texto redactado originalmente por la ley y, por lo tanto, coinciden en muchos aspectos con muchas de las enmiendas planteadas por el resto de grupos parlamentarios que, evidentemente, van a contar con nuestro voto a favor, en aquellos casos donde coincidan mayoritariamente, y con nuestra abstención, en aquellos ámbitos en los que no se coincida de forma sustancial.

Sí que es verdad que caben muchos puntos de vista en cuanto a esta ley y, evidentemente el liberalismo queda patente en las enmiendas planteadas por el Grupo Parlamentario VOX, y es que hay una que me causa especial estupor cuando habla de garantizar, en todo caso y en cada momento, el acceso a espacios especial, espacios naturales que sean o no de especial interés o de especial conservación para la comunidad autónoma. Creo que el Gobierno de Cantabria, quiero que las instituciones públicas de Cantabria tienen que tener, y esta ley tiene que garantizar, su capacidad de toma de decisiones en situaciones extremas, en situaciones de máxima responsabilidad a la hora de limitar el fondeo o el acceso a zonas concretas del litoral cántabro, que están y que están siendo absolutamente vulneradas por según qué embarcaciones.

Como ven, atendiendo a muchos de los planteamientos que los expertos y las expertas han hecho en esta comisión, hemos incluido un apartado concreto para la movilidad, entendiendo como transporte las personas que se muevan por la bahía o por los lugares del litoral cántabro en motos de agua. Creemos que esta ley tiene que hacer una alusión concreta a este tipo de vehículos que generan conflictos permanentes, tanto con bañistas como con otras embarcaciones, tanto de pasajeros como de transporte, en las zonas de acceso al Puerto de Santander. Garantizar la creación de este apartado en la ley creo que va a permitir precisamente garantizar la mejora de la convivencia en el transporte marítimo de Cantabria, que precisamente es lo que pretende, en definitiva, esta ley y lo que también pretende, en definitiva, este Grupo Parlamentario Socialista.

Por lo tanto, y concluyendo, apelo a su responsabilidad, a su capacidad de afrontar los problemas que hoy tiene Cantabria y que entiendan la importancia de la creación de las comisiones que plantean las enmiendas del Partido Socialista de Cantabria. Crear una comisión no significa otra cosa más que generar un seguimiento a cada uno de los aspectos que esta ley contempla, y creo que entre todos debemos de ser lo suficientemente responsables para entender que a día de hoy Cantabria está en riesgo en según qué lugares de especial interés ambiental. Por eso crear una comisión que regule, que analice y que estudie la capacidad de carga de estos espacios es fundamental. Esta ley, sin una comisión como esta quedaría coja, señorías. Igual que una ley como esta, si no plantea una comisión de seguimiento de la mejora de la accesibilidad a las embarcaciones que prestan los servicios de transporte marítimo, sean consecuentes con sus palabras y si de verdad creen que esta ley debe mejorar el futuro de Cantabria, atendiendo a los problemas reales que tiene hoy Cantabria, asuman las enmiendas que hemos planteado desde el Grupo Socialista.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Sra. Díaz, del Grupo Parlamentario Regionalista tiene la palabra.

LA SRA. DÍAZ FERNÁNDEZ: Gracias presidente. Buenos días.

Y bueno, con carácter previo, informar que se han presentado al inicio de esta de esta comisión seis enmiendas transaccionales firmadas por los diferentes grupos. La primera enmienda transaccional afecta a la enmienda 1 del Grupo Popular, la enmienda 1 del Grupo Regionalista y la 1 y 2 del Grupo VOX, referente al artículo 3 de la ley. Ya aprovecho para ver el sentido de voto de las mismas. El ámbito subjetivo se refiere al ámbito subjetivo de la aplicación de la norma, lo que se pretende es delimitar expresamente las actividades comprendidas y excluidas de la regulación, reforzando la seguridad jurídica y evitando interpretaciones extensivas.

La segunda enmienda transaccional es en relación con la enmienda número 3 del Grupo Regionalista, está firmada con el Grupo Popular, y afecta al artículo 5.1, es una enmienda de modificación del artículo 5.1 respecto a los transportes de pasaje respecto al precio.

La número 3 afecta a la enmienda número 2 del Grupo Popular y la número 10 del Grupo Socialista, y está firmada también por el Grupo Popular, que se refiere a la declaración responsable.

En la enmienda número 4 transaccional es la referente, afecta a la enmienda número 3 del Grupo Popular, la 5 del Grupo Regionalista y la 6 del grupo VOX, y lo que se pretende es corregir un error. Afecta al artículo 9.3 de la ley.

La siguiente enmienda afecta a la número 8 del Grupo Regionalista y la 7 del grupo VOX, también firmada por el Partido Popular, que afecta al número, al artículo número 16 de la ley. Es una enmienda de modificación respecto a los derechos de las personas usuarias de este transporte.

Y, finalmente, otra enmienda transaccional, la enmienda que afecta a la número 11 del Partido Regionalista, es relativa a la disposición adicional primera y que firmamos con el Grupo Popular, respecto a la resolución alternativa de controversias de las personas usuarias.

Dicho esto, y pasando ya a lo que es el propio debate de estas enmiendas y la votación de las enmiendas parciales a esta ley de transporte marítimo, comenzar que compartimos esa...

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Disculpe, disculpe señora. Una cuestión, simplemente preguntarse si algún miembro se opone a su admisión a trámite. Vale.

LA SRA. DÍAZ FERNÁNDEZ: Gracias.

Como decía, nos encontramos en este trámite de la tramitación de esta Ley de Transporte Marítimo de Cantabria, que creemos dentro de las competencias autonómicas, creemos que Cantabria necesitaba un marco normativo moderno que ordene adecuadamente este transporte marítimo, dentro de nuestras competencias autonómicas, y garantizando la seguridad jurídica, la protección de los usuarios y el desarrollo ordenado de una actividad económica con un gran potencial dentro de nuestra comunidad autónoma. Y precisamente por eso creemos en la importancia de esta norma y hemos presentado una serie de enmiendas destinadas a mejorar su calidad técnica, reforzar la seguridad jurídica, proteger mejor a consumidores y usuarios y garantizar una aplicación eficaz y proporcionada.

Voy a pasar a, en primer lugar, con las enmiendas que ha presentado el Partido Regionalista fuera de las que ya están transaccionadas, y así nombrar, por ejemplo, la enmienda número 2, que lo que pretende es mejorar la redacción, mejora la redacción del principio de libertad de prestación de los servicios previstos en el artículo 4.

Mantenemos el principio general de la libre prestación conforme al marco europeo cabotaje marítimo, pero introducimos una regulación más precisa de las circunstancias en las que la comunidad autónoma puede intervenir para garantizar el interés general, especialmente en materia de suficiencia del transporte, protección ambiental y capacidad de atraque. Lo que se trata es de equilibrar la libertad económica y la protección del interés público.

Las enmiendas 4, 5 y 6 de nuestro grupo persiguen reforzar la coherencia administrativa de la norma. Adecuamos por una parte el contenido del registro de empresas de transporte marítimo para que incluya exclusivamente actividades realmente sujetas a la ley y disponga la información útil para la planificación, supervisión y control administrativo.

También en cuanto a las obligaciones de comunicación de las empresas, exigiendo la actualización de datos esenciales como horarios recorridos, tarifas y embarcaciones. Y las causas en, modificamos las causas que determinan la imposibilidad de continuar ejerciendo la actividad.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 181

4 de junio de 2026

Página 3191

La enmienda séptima se refiere a las hojas de reclamaciones y a los documentos de control.

También tenemos otras enmiendas relativas, la novena y la décima, al régimen sancionador.

Y, por último, también incorporamos la junta de arbitraje a la Junta de Arbitraje de Cantabria, dentro del sistema arbitral de consumo.

En definitiva, lo que se trata con nuestras enmiendas es, como decía, de mejorar la técnica, la seguridad jurídica y diferentes aspectos de la normativa.

Pasando a las enmiendas de otros grupos, votaremos a favor de todas las del Partido Popular, y respecto a las enmiendas del Partido Socialista votaremos que sí a las enmiendas 1, 2, 3, 7, 10, 12, 16, 20, 24, 33, 34 y 36, haciendo hincapié especialmente en algunas de ellas; como por ejemplo la número 33, que se refiere a la regulación, o la posibilidad que tenga el Gobierno de regular la actividad de las motos náuticas, creemos que sobre todo en los últimos años la actividad, la proliferación de la utilización de este tipo de motos está generando conflictos y, por lo tanto, consideramos adecuado que se introduzca en la ley esa posibilidad de su regulación.

O, por ejemplo, la número 36, referente al informe ¿no?, a la necesidad de que el Gobierno a los dos años de la entrada en vigor de la ley, presente un informe de evaluación sobre la aplicación práctica de esta ley a este parlamento para facilitar el control por parte de esta Cámara de la aplicación efectiva de la ley.

Nos abstendremos en las enmiendas 4, 8, 9, 11, 18, 23 y 27. Son enmiendas que no rechazamos porque, aunque en principio estamos de acuerdo con el fondo, consideramos que no es oportuno regularlo en esta ley y quizás sea más objeto de desarrollo reglamentario.

Respecto a las que vamos a votar en contra, la gran mayoría de ellas votamos en contra porque ya lo estamos recogiendo o modificando la ley a través de nuestras enmiendas, bien las que presentamos en solitario, o las que hemos transaccionado, por ejemplo, en la 5 y la 6, que se refieren al artículo 3, pues ya tenemos una transaccional. O, por ejemplo, respecto a la accesibilidad, ya tenemos nosotros nuestras propias enmiendas que mejoran el texto respecto a esa materia dentro de la ley.

La 21 y la 22, por ejemplo, las rechazamos. Es referente al artículo 20, porque tenemos nuestras propias enmiendas en ese sentido y creemos que son más correctas.

La número 26 también la rechazamos porque nosotros también incorporamos una enmienda en la que se solicita la incorporación dentro del texto de la Junta Arbitral de Consumo de Cantabria.

Respecto, quiero hacer también hincapié respecto a las enmiendas 28, 29, 30, 31 y 32, que votaremos en contra. Creemos innecesario la creación de nuevas comisiones técnico-consultivas. Creemos que existen mecanismos para la evaluación y el control, incluso también esa enmienda 36 que les aprobamos respecto al control parlamentario, pero que también se tienen otro tipo de mecanismos para evaluar y controlar la aplicación efectiva de lo que pretende en estas comisiones.

Finalmente, bueno pues en definitiva respecto a las de VOX, del Grupo VOX votaremos a favor de la 1, de la 2, tenemos transaccionadas también la 6 y la 7 de VOX, y la número 10 también está transaccionado. Y respecto al resto, pues las votamos en contra, porque también nosotros hemos regulado, hemos introducido otras enmiendas en las que estamos regulando o modificando la ley en ese sentido, respecto a lo que ellos dicen y consideramos que son más adecuadas.

En definitiva, bueno, pues creemos que este es un trámite importante para la ley, porque sí que se modifica y se mejora tanto la técnica como la seguridad jurídica y bueno, pues sin más finalizo mi tiempo intervención.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Grupo Parlamentario Popular, Sr. De la Gándara, tiene la palabra.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Si, con el permiso de su presidencia vamos a empezar a exponer las enmiendas que sometemos a debate y votación.

Respecto a las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, explicar un poquitín bueno, independientemente de las transitorias en los que ha habido acuerdo y pasaremos a explicar, señalar, primeramente, bueno, la enmienda número 2 del Partido Popular que estaba transada en estos momentos con el PRC y el PSOE. Es decir, hay un concepto técnico que es mejorable, y así lo hemos hecho, que cuando hablábamos del registro de buques y empresas navieras obviamente, en la declaración de simplificación administrativa se tiene que poner que alguno de los registros mercantiles de empresas navieras, no podemos, es decir, limitarlo a un tipo exclusivamente registro.

La enmienda número 3. Obviamente hablamos de la remisión, también transada, que hacía el artículo 9 al artículo 7.4 y obviamente había un error porque es el artículo 7.3 en sus apartados a, b, a, c y d.

En lo referido a la enmienda número 4 del Partido Popular una mayor técnica legislativa nos obliga a, no tanto a referirnos al artículo 19 de infracciones, sino al artículo 24.5 cuando hablamos de sanciones en la suspensión de la actividad.

Y en la enmienda de la modificación disposición final 4, enmienda número 5, el Partido Popular, pues obviamente hemos cambiado, también hemos mejorado el léxico, que entendemos que es importante, y no hablamos solo ya de navegación marítima, sino de transporte marítimo de Cantabria.

Respecto, hemos transado, porque hemos considerado que es importante matizar el objeto, el contenido de los aspectos sustanciales de la ley: sí la transaccional número 1 de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular con la del Partido Regionalista y VOX, es decir, en el sentido de que además de establecer el ámbito subjetivo, el ámbito territorial de Cantabria, siempre hay una contraprestación económica, siempre, aunque sea turismo, pero sobre todo para advertir que el arrendamiento, es decir, la finalidad lucrativa o de ocio, es decir, cuando no hay tripulación queda exento aquí. Y además también advertir también que el transporte con fines educativos o deportivos federados quedan excluidos de la normativa tan severa que establece esa ley de transportes.

Igual posteriormente en la transada que hemos transado de la enmienda número 3 del Grupo Parlamentario Regionalista se matiza, obviamente, que también las actividades deportivas, cuando se realiza el desplazamiento para su ejercicio, también quedan excluidas de esta ley cuando hablamos de administraciones públicas, entidades sin ánimo de lucro o entidades del sector público institucional. Es decir, aquí sobre todo se intenta defender, defender las actividades deportivas cuando son realizadas por equipos federados o desde la administración, como puede ser la Escuela Municipal de Vela, por ejemplo, a título de ejemplo.

Dicho esto, efectivamente también tenemos alguna otra transaccional respecto al, al, a la número 3 del Partido Popular, con la 5 del regionalismo referido al artículo, a la perdón, a la enmienda número 3 del Partido Popular. Bueno, efectivamente se remite al 7.3 y que se ponga también un plazo de 24 horas, cuando tienes que notificar los cambios en las personas y en los datos de la empresa a la administración habíamos puesto de forma inmediata. Efectivamente se ha puesto 24 horas, lo consideramos que es mejor, porque de forma inmediata no se establece plazo alguno pudiendo dar lugar a una mayor inseguridad jurídica y estamos conformes con ellos.

Respecto a las enmiendas de VOX, señalar que la 1 la 2 quedan sometidas, absorbidas por la transitoria que hemos aprobado, señalan que la tercera no la admitimos, obviamente, independencia, independientemente ya que las diferencias entre embarcaciones, con capacidad de más de 12 personas o menos de 12 personas al no admitirse la 3, tampoco se puede admitir la enmienda 9 la enmienda 10 porque habla de infracciones y sanciones de estos este concepto que inadmitimos.

Señalar también que cuando hablamos de arrendamiento de sin tripulación estamos hablando de lo que es un flete de casco desnudo, otra cosa es que después una persona pueda arrendar una tripulación y que, por tanto, entendemos que es correcto y que no procede estas enmiendas.

La enmienda del VOX de la 4 la admitimos la cinco entendemos que es de materia de puertos y por tanto no entra nada en esta materia porque aquí legislamos la sustantividad de la ley de transportes, no una recopilación de normativas de otros aspectos y señalar que, si admitimos cuando como aparte la causa mayor, la reordenación del tráfico por parte de capitanía marítima, para advertir que en ese caso no hay una compensación económica del billete por los retrasos o suspensión, no admitimos de VOX obviamente que no se pueda sancionar o la contraprestación económica cuando hay retraso sea del 200 por ciento del billete, es lógico el billetes barato si pondríamos el ciento por ciento ninguna contraprestación, estaríamos hablando y por lo demás esto respecto a las enmiendas de VOX.

Respecto a las enmiendas del Partido Regionalista bueno, obviamente las hemos leído, vamos a admitir todas sí, primero porque hay algunas que hemos transaccionado otras porque son interesantes, hay matizaciones importantes, la enmienda 4, cuando usted habla que se podrá incorporar reglamentariamente al registro datos relativos a personas, pues sí se podrá es una expectativa que porque lo que abunda no daña, porque no lo vamos a poner.

La enmienda, si es que hablamos de disolución, liquidación y extinción de la personalidad jurídica para dejarla actividad teníamos aquí en nuestra discrepancia cuando entra un concurso de acreedores y el administrador puede permitir en la liquidación ejercitarlo, pero efectivamente es otros supuestos que no está aquí lo vamos a admitir.

Hay también una la enmienda número 7 del PRC, efectivamente, nosotros en nuestra enmienda proponíamos que la hoja de reclamaciones en el plazo de 10 días para dar traslado el a la administración a la dirección y los 30 días para resolver lo que hace el Partido Regionalista, que también lo poníamos nosotros, es remitirnos al Decreto del 2021 de la Ley de consumidores, es el decreto que regula las hojas de reclamaciones.

Nos parece correctísimo porque además la técnica legislativa está bien aplicada, porque advertimos o norma que lo sustituya, sino verdaderamente crearíamos un problema de esta ley en esta regulación normativa con el tiempo.

Sí efectivamente la enmienda 8, que pone que preferentemente medidas en sistemas digitales en informatizados, pues bueno, es un futuro hipotético, condicional, que perfectamente correctamente puede establecerse, y después cambiamos infracciones graves por infracciones leves, porque estamos hablando también de infracciones graves o leves que cambiamos y que nos parece correcto.

Y respecto a las enmiendas del PSOE, pues bueno, hemos sido generosos en lo que respecta a que la ley tiene que ser matizada, con contenidos sustanciales, pero miren la 1 y la 2, si se lo vamos a admitir, porque son términos terminológicos, que dan un léxico con mayor propiedad y en puridad técnica legislativa, al texto normativo, obviamente, la 3 y la 4, no, porque es propio de una exposición de motivos, esos principios generales, es absurdo que usted ponga la ley en un artículo: seguridad jurídica, protección a las personas transición ecológica, celeridad universal en la ley hay que poner contenidos materiales que se apliquen esto yo no lo puedo aplicar ningún en ningún supuesto, esto se entiende que todas las leyes cumplen, porque además, no deja de ser también parte de principios constitucionales, pero que necesitan una aplicación concreta si no son de aplicación directa.

Obviamente la 5 está transada, y las 3 por nuestra parte no se la vamos a admitir y la 7 es reiterativa, tampoco se la admitimos, la 8 y la 9 obviamente, estamos hablando de la libertad de prestación de servicios de la Unión Europea, estas matizaciones genéricas no proceden, entendemos que limitan e intentan limitar estos conceptos, y no solo podemos libertad de prestación de servicios, y no se lo podemos admitir.

La 8 tampoco se la vamos a admitir porque está hablando de contenidos que son, no son contenidos de esta ley, es decir, todo lo que son de la Ley de Puertos, todo lo que son contenidos de medio ambiente tiene su regulación específica y en todo momento esta ley tendrá que cumplirlo en todo momento, lo que dice ahora y lo que diga dentro de cinco años y diga dentro de 10 años, con lo cual no se lo podemos admitir.

Si le admitimos la enmienda 12, de mecanismos actuales de actualización de control del número de pasajeros que llevaba a las empresas operadoras, sí la admitimos el número 13, lo que abunda no daña, como dicen la coordinación con la capitanía marítima, no le podemos admitir este nuevo concepto que ha establecido usted en la enmienda 14 del cuasi accidente, desconocido hasta ahora.

La enmienda 15 no se lo vamos a admitir porque es una cuestión de seguridad en capitanía marítima y de navegación marítima, la 16 si se la vamos a admitir porque habla de expectativas, las empresas podrán implantar sistemas digitales pues sí; efectivamente lo podrá hacer, y lo que abunda no daña, pero nosotros vamos más al contenido sustantivo, directamente aplicable de la ley, que es lo que nos interesa sinceramente.

La enmienda 17, no porque ya hemos admitido la hoja de reclamaciones del decreto que ustedes lo dicen en esta, pero que estableció para nosotros en la ley que mostrar, en las que hemos transado con el PRC, en las personas de inspección. 18 no se lo admitimos, es innecesaria, la 19 tampoco, porque entendemos que está incluida en las 16 d) este contenido.

La 16 si se lo vamos a admitir, que se expliquen, aunque sea por mi afonía, las condiciones que se deben cumplir, la 17 no se lo podemos admitir porque es innecesaria, es decir, estamos hablando de cuestiones medioambientales que tienen sus propias materias reguladora que se aplicaran ahora y cuando se modifiquen esas leyes, porque es así de obvio, es por competencia y por materia.

El artículo 19 no solo podemos admitir la enmienda 22, porque estamos hablando de capitanía marítima y de seguridad.

La enmienda 23 no solo decimos porque es ajeno a esta ley, el artículo 24 tampoco es cuestión de medio ambiente no se lo podemos admitir el artículo 25 tampoco, porque habla de la normativa de la Ley de puertos, el artículo 26 tampoco, porque ya hemos hablado de la oferta de arbitrajes está transada y respecto mire a los planes de ordenación de atraques, es cuestión de puertos, no se lo podemos admitir.

Del artículo 28 al 32 son chiringuitos políticos que quieran ustedes, que obviamente, no les vamos a admitir eso de engordar la administración, de hacerse líquidos, de paralizar administración y su actuación, estamos aquí para ser ágiles y ser resolutivos.

Si le vamos a admitir las enmiendas 33, porque si se podrá obviamente como se puede, se ponga aquí o no regular la materia de la actividad deportiva, aunque es ajena a esta materia de motos acuáticas y obviamente no les vamos a admitir la 34 porque regula son el fondeo, entendemos que es ajeno a esta materia y tampoco la 35, porque ustedes quieren colar el concepto de servicio público de forma sibilina y no se lo vamos a admitir.

Si le vamos admitir el artículo 36, la enmienda 36 esto es todo por parte del Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Ahora vamos a hacer un receso de cinco minutos para que el letrado y el departamento correspondiente preparen la votación.

(receso)

Bien, reanudamos la sesión y comenzamos votando las enmiendas transaccionales.

Enmienda transaccional de los Grupos Popular, Regionalista y VOX sobre las enmiendas 60-1P, 37-1R, 50-1V y 51-2V.

¿Votos a favor?

Siete votos a favor.

¿Votos en contra?

¿Abstenciones?

Dos abstenciones.

Se aprueba por siete votos a favor.

Enmienda transaccional 39-3R.

¿Votos a favor?

Ocho.

¿Votos en contra?

¿Abstenciones?

Se aprueba por ocho votos a favor.

Enmienda transaccional sobre las enmiendas 61-2P y 10-10S.

¿Votos a favor?

Nueve votos a favor.

Se aprueba por unanimidad.

Enmienda transaccional sobre las enmiendas 62-P, 31-5R y 55-6V.

¿Votos a favor?

Nueve votos a favor.

Se aprueba por unanimidad.

Enmienda transaccional sobre las enmiendas 44-8R y 56-7V.

¿Votos a favor?

Nueve votos a favor.

Se aprueba por unanimidad.

Y enmienda transaccional sobre la enmienda 47-11R.

¿Votos a favor?

Nueve votos a favor.

Se aprueba por unanimidad.

Continuamos por las enmiendas 63 y 64.

¿Votos a favor?

Nueve votos a favor.

Se aprueban por unanimidad.

Enmienda 1, 2, 12, 13, 16, 33, 36, 38, 40, 42, 43, 45, 46, 48 y 49.

¿Votos a favor?

Nueve votos a favor.

Se aprueba por unanimidad.

Enmienda 20.

¿Votos a favor?

Ocho votos a favor.

¿Votos en contra?

¿Abstenciones?

Y una abstención.

Se aprueba por ocho votos a favor y una abstención.

Enmienda 3, 7 y 34.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Enmienda 24.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro votos en contra.

¿Abstenciones?

Una abstención.

Bien, teniendo en cuenta el voto ponderado, según la composición del Pleno, se aprueba por cuatro votos a favor, cuatro votos en contra y una abstención.

Enmienda número 9.

¿Votos a favor?

Tres votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro votos en contra.

¿Abstenciones?

Dos abstenciones.

Se rechaza por cuatro votos en contra.

Enmienda 5, 6, 14, 15, 19, 21, 22, 28, 29, 30, 31, 32 y 35.

¿Votos a favor?

Dos votos a favor.

¿Votos en contra?

Siete votos en contra.

Se rechaza por siete votos en contra.

Enmienda 17, 25 y 26.

¿Votos a favor?

Dos votos a favor.

¿Votos en contra?

Seis votos en contra.

¿Abstenciones?

Una abstención.

Se rechaza por seis votos en contra.

Enmiendas 4, 8 y 18.

¿Votos a favor?

Dos votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco votos en contra.

¿Abstenciones?

Dos abstenciones.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Enmiendas 11, 23 y 27.

¿Votos a favor?

Dos.

¿Votos en contra?

Cuatro.

¿Abstenciones?

Tres abstenciones.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Enmiendas 11, 23 y 27.

¿Votos a favor?

Dos.

Perdón enmiendas 53, 54, 57, 58 y 59.

¿Votos a favor?

Uno.

¿Votos en contra?

Ocho.

Se rechaza por ocho votos en contra.

Por último, enmienda 52.

¿Votos a favor?

Uno.

¿Votos en contra?

Seis.

¿Abstenciones?

Dos.

Se rechaza por seis votos en contra.

Bien, solicito el pronunciamiento de los grupos parlamentarios sobre la voluntad de formular votos particulares sobre aquellas enmiendas aprobadas sin su voto favorable si se mantienen vivas.

Sí cada portavoz... ¿Grupo Parlamentario VOX mantiene vivas?

EL SR. BLANCO TORCAL: Mantenemos votos particulares y enmiendas.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señoría.

¿Sr. Zuloaga?

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: El Partido Socialista igualmente.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señoría.

¿Sra. Díaz?

LA SRA. DÍAZ FERNÁNDEZ: Mantenemos.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): ¿Sr De la Gándara, del Grupo Popular?

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Visto el dictamen, el sentido de la votación declaró aprobado el dictamen de la comisión al Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria, con la incorporación al texto de las enmiendas aprobadas y su remisión a la presidencia del Parlamento, a efectos de la tramitación subsiguiente.

De conformidad con el artículo 125 del Reglamento de la cámara, recuerdo a los distintos grupos que deberán comunicar en el plazo de dos días desde la publicación del dictamen, los votos particulares y enmiendas que, habiendo sido defendidos y votados en Comisión y no incorporados al dictamen, pretendan mantener para su votación en el Pleno.

Concluido el orden del día, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las diez horas y veintiocho minutos)